

# Обзор международного рынка *страхования рисков коммерческой гражданской авиации*

20-я Юбилейная ежегодная конференция РААКС «Актуальные вопросы страхования авиационных и космических рисков»  
01 октября 2015





## Содержание

- Мировой рынок: профиль сбора премии и выплат по договорам страхования авиа-каско и риска гражданской ответственности за причинение вреда.
- Статистика страховых случаев по договорам страхования предприятий коммерческой гражданской авиации в 2014.
- Статистика страховых случаев по договорам страхования предприятий коммерческой гражданской авиации в 2015.
- Динамика тарифов и ставок премии по договорам страхования авиа-каско и риска гражданской ответственности за причинение вреда и их зависимость от стоимостных и количественных показателей страхового риска.
- Емкость рынка страхования рисков коммерческой гражданской авиации.
- Рынок страхования воздушных судов коммерческой гражданской авиации от военных и сопутствующих рисков.
- Рынок эксцедентного (добавочного) страхования риска гражданской ответственности за причинение вреда в соответствии с правилами типового Дополнения AVN52E.
- Рынок эксцедентного (добавочного) страхования интересов, связанных со снижением франшизы.
- Сводный анализ рыночной ситуации (обобщения и выводы).



## Глобальный профиль премий и выплат по договорам авиа-каско и риска ГО



Источник: Исследовательская база рыночных данных JLT Aerospace, данные на на 31.07.2015

Примечания: На основе лидерских цен лондонского рынка. Требования по календарному году. Сумма заявленных требований и резерва, а также оценки нормальной «приработки» (пропорционально периоду)



## Аварии и катастрофы в коммерческой ГА 2014 (>US\$10 млн)

Дата события	Эксплуатант	Тип застрахованного воздушного судна	Выплаты по авиа-каска	Резерв выплат по риску ГО	Резерв выплат по эксцеденту риска ГО (Дополнение AVN52E)	Всего выплат по договорам авиа-каска и риска ГО	Выплаты в части страхования военных и сопутствующих рисков каско	Всего по наступившим
5-января-2014	Air India	Airbus A320	\$ 11'250'000	\$ -	\$ -	\$ 11'250'000	\$ -	\$ 11'250'000
26-января-2014	Pacific Air Express	Boeing 737-300	\$ 12'000'000	\$ -	\$ -	\$ 12'000'000	\$ -	\$ 12'000'000
8-марта-2014	Malaysia Airlines (MH370)*	Boeing 777-200	\$ 52'598'685	\$ 380'000'000	\$ -	\$ 432'598'685	\$ 52'598'685	\$ 485'197'370
13-марта-2014	American Airlines (US Airways)	Airbus A320	\$ 18'000'000	\$ -	\$ -	\$ 18'000'000	\$ -	\$ 18'000'000
14-апреля-2014	Golden Myanmar	Airbus A320	\$ 10'250'000	\$ 10'000'000	\$ -	\$ 20'250'000	\$ -	\$ 20'250'000
3-июня-2014	ОАО «Аэрофлот»	Ил-96	\$ 16'301'000	\$ -	\$ -	\$ 16'301'000	\$ -	\$ 16'301'000
8-июня-2014	Нападение на аэропорт Карачи**	Различные	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 15'000'000	\$ 15'000'000
13-июля-2014	Нападение на аэропорт Триполи***	Различные	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 450'000'000	\$ 450'000'000
17-июля-2014	Malaysian Airlines (MH17)**	Boeing 777-200	\$ -	\$ 200'000'000	\$ -	\$ 200'000'000	\$ 97'335'000	\$ 297'335'000
23-июля-2014	TransAsia Airways	ATR 72	\$ 16'200'000	\$ 46'000'000	\$ -	\$ 62'200'000	\$ -	\$ 62'200'000
24-июля-2014	Air Algerie / Swiftair	MD-83	\$ 4'000'000	\$ 95'000'000	\$ -	\$ 99'000'000	\$ -	\$ 99'000'000
24-ноября-2014	Cargolux	Boeing 747-800	\$ 28'500'000	\$ -	\$ -	\$ 28'500'000	\$ -	\$ 28'500'000
28-декабря-2014	Indonesia AirAsia	Airbus A320	\$ 44'275'000	\$ 110'000'000	\$ -	\$ 154'275'000	\$ -	\$ 154'275'000
<b>Итого:</b>			<b>\$ 213'374'685</b>	<b>\$ 841'000'000</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 1'054'374'685</b>	<b>\$ 614'933'685</b>	<b>\$ 1'669'308'370</b>

Оценка обычной «приработке» менее крупных страховых случаев:					\$ 600'000'000
<b>Итого 2014 авиа-каска и риск ГО:</b>	\$ 213'374'685	\$ 841'000'000	\$ -	\$ 1'654'374'685	
<b>Итого 2014 «военные риски каско»:</b>					\$ 614'933'685

<b>Итого оценка объема требований по рынку:</b>	<b>\$ 2'269'308'370</b>
---	-------------------------

\*Страховая выплата за воздушное судно была осуществлена в пропорции 50/50 страховщиками «военных рисков каско» и авиа-каска (\$52,598,685 по каждому договору) .

\*\*Страховой случай по договору страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков – полностью оплачивается страховщиками рынка «военных рисков каско» .

\*\*\* Страховой случай по договору страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков – полностью оплачивается страховщиками рынка «военных рисков каско» . Первоначальная оценка объема требований базируется на полной выработке совокупного лимита выплат, установленного договором страхования Libyan African Aviation Group (\$400 млн) плюс сумме вреда, причиненного другим воздушным перевозчикам.

Источник: Исследовательская база рыночных данных JLT Aerospace, данные на 31/05/2015.



## **Итоговая сводка по крупным страховым случаям 2014**

- Сумма убытков, подлежащих страховому возмещению по договорам страхования авиа-каско и риска ГО за причинение вреда, в 2014 превысила \$1.66 млрд. (вкл. ожидания по обычной «приработке»), что немного больше, чем в 2013 – \$1.4 млрд.
- При этом сбор премии в 2014 составил \$1.58 млрд.
- Показатели страховой убыточности 2014 календарного года, включая убытки по договорам страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков, признаны худшими после 09.11.2001.
- Многие из страховщиков осуществляют как страхование авиа-каско и риска ГО за причинение вреда, так и страхование воздушных судов от военных и сопутствующих рисков (эффект кумуляции).
- Оценка убытков произведена на базе «брутто»; однако, в нее не включены значительные затраты страховщиков на перестрахование, операционные издержки и внутренняя стоимость размещения капитала.
- С учетом этих фиксированных расходов окончательный финансовый результат страховщиков выглядит еще хуже.
- При всем при этом 2014 не был плохим годом для всех страховщиков: «фактор счастливого случая» – ограниченное число страховщиков вовлечено в выплаты по каждому крупному страховому случаю; соответственно, индивидуальная убыточность для каждого страховщика будет различаться.



## Аварии и катастрофы в коммерческой ГА 2015 (>\$10 млн)

Дата события	Эксплуатант	Тип застрахованного воздушного судна	Выплаты по авиа-касکو	Резерв выплат по риску ГО	Резерв выплат по эксцеденту риска ГО (Дополнение AVN52E)	Всего выплат по договорам авиа-касکو и риска ГО	Выплаты в части страхования военных и сопутствующих рисков каско	Всего по наступившим
10-январь-2015	Ethiopian Airlines	Boeing 737-400	\$ 17'100'000	\$ -	\$ -	\$ 17'100'000	\$ -	\$ 17'100'000
4-февраль-2015	TransAsia Airways	ATR-72-600	\$ 25'700'000	\$ 45'000'000	\$ -	\$ 70'700'000	\$ -	\$ 70'700'000
4-март-2015	Turkish Airlines	Airbus 330	\$ 120'500'000	\$ -	\$ -	\$ 120'500'000	\$ -	\$ 120'500'000
8-март-2015	SpiceJet	Bombardier Q400	\$ 26'000'000	\$ -	\$ -	\$ 26'000'000	\$ -	\$ 26'000'000
24-март-2015	Germanwings	Airbus 320-200	\$ -	\$ 288'250'000	\$ -	\$ 288'250'000	\$ 11'750'000	\$ 300'000'000
29-март-2015	Air Canada	Airbus 320-200	\$ 10'000'000	\$ -	\$ -	\$ 10'000'000	\$ -	\$ 10'000'000
10-апрель-2015	Yemenia Airways	Boeing 747-SP	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 40'000'000	\$ 40'000'000
14-апрель-2015	Asiana Airlines	Airbus 320-200	\$ 56'881'307	\$ -	\$ -	\$ 56'881'307	\$ -	\$ 56'881'307
25-апрель-2015	Turkish Airlines	Airbus 320-200	\$ 38'000'000	\$ -	\$ -	\$ 38'000'000	\$ -	\$ 38'000'000
10-май-2015	Joy Air	Xian MA60	\$ 16'750'000	\$ -	\$ -	\$ 16'750'000	\$ -	\$ 16'750'000
16-август-2015	Trigana Air	ATR-42-300	\$ 3'000'000	\$ 8'000'000	\$ -	\$ 11'000'000	\$ -	\$ 11'000'000
8-сентябрь-2015	British Airways	Boeing 777-200ER	\$ 32'800'000	\$ -	\$ -	\$ 32'800'000	\$ -	\$ 32'800'000
<b>Итого:</b>			<b>\$ 346'731'307</b>	<b>\$ 341'250'000</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 687'981'307</b>	<b>\$ 51'750'000</b>	<b>\$ 739'731'307</b>

Оценка обычной «приработки» менее крупных страховых случаев на 09/2015:				\$ 400'000'000
<b>Итого авиа-касکو и риск ГО (вкл. оценку нормальной «приработки») на 09/2015:</b>	<b>\$ 346'731'307</b>	<b>\$ 341'250'000</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 1'087'981'307</b>
<b>Итого «военные риски каско» на 09/2015:</b>				<b>\$ 51'750'000</b>

**Итого оценка объема требований по рынку: \$ 1'139'731'307**



## **Сводка по крупным страховым случаям, наступившим до 09/2015**

- Претерпев тяжелые потери в 2014, страховщики надеялись, что 2015 будет не настолько богат на (страховые) события. К сожалению, эта надежда жила недолго – в 2015 все мы вновь стали свидетелями трагических аварий и катастроф. Вместе с тем следует отметить, что текущий показатель безопасности полетов в 2015 улучшился по сравнению с 2014.
- Выплаты в связи с крупнейшим страховым случаем (Germanwings) раскладываются как на рынок страхования авиа-каска и риска ГО за причинение вреда, так и на рынок страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков.
- Перманентные потери, оказав существенное давление на рынок, все же не повлекли за собой сколь ни будь значимых изменений рыночных условий.
- С одной стороны, наблюдается поступательное улучшение показателей безопасности, с другой, год от года нарастает тенденция к приумножению стоимостных и количественных показателей страхового риска, росту цены восстановления, предотвращения и уменьшения последствий страховых случаев, увеличению размера возлагаемой на страхователей ответственности за причинение вреда; при этом, объем собираемой премии последовательно уменьшается, оставляя в итоге скудные средства для осуществления выплат по событиям катастрофического характера.



## Страхование авиа-каско и риска ГО за причинение вреда – материальные показатели страхового риска, динамика тарифов и ставок страховой премии

	Изменение средней стоимости флота застрахованных воздушных судов %	Изменение числа перевезенных пассажиров %	Изменение страхового тарифа авиа-каско %	Изменение ставки премии за страхование риска ГО %	Изменение страховой премии в абсолютных показателях %
2013	+6.8%	+6.4%	-15.1%	-19.7%	<b>-12.7%</b>
2014 <i>До крупных убытков (январь-июнь)</i>	+8%	+5%	-17%	-19%	<b>-13%</b>
2014 <i>После крупных убытков (июль-дек)</i>	+8%	+7%	-4%	0%	<b>+5%</b>
<b>09/2015</b>	<b>+6.4%</b>	<b>+6.4%</b>	<b>-14%</b>	<b>-12%</b>	<b>-7.3%</b>





## **Страхование авиа-каско и риска ГО за причинение вреда – материальные показатели страхового риска, динамика тарифов и ставок страховой премии**

- Увеличение степени страхового риска – с каждым годом продолжается прирост стоимости флота застрахованных судов и числа перевезенных пассажиров,.
- На фоне приумножения стоимостных и количественных показателей риска объем собранной премии продолжает сокращаться, уменьшая доходную базу страховщиков.
- Рынок страхования авиационных рисков «размягчился», разворот его настроений выразился в возврате на нисходящую ценовую траекторию, в итоге – уменьшение тарифов и ставок премии, измеряемое двузначными цифрами.
- Вместе с тем, результаты возобновлений выявили значительный разброс цен и условий договоров – страховщики тщательно оценивают каждый риск, избирательно определяют условия каждого договора: перевозчики с отрицательной статистикой страховой убыточности испытывают значительное ценовое давление, в то время как авиапредприятия, демонстрирующие прирост стоимостных и количественных показателей, равно как и положительную статистику убыточности, получают существенное уменьшение тарифов и ставок премии.
- Сложилась отчетливая тенденция: у авиапредприятий, эксплуатирующих узкофюзеляжные воздушные суда с низкими лимитами страховой суммы, больше шансов добиться существенного улучшения цены страхования по сравнению с перевозчиками, эксплуатирующими широкофюзеляжные воздушные суда с высокими лимитами.



## **Страхование авиа-каско и риска ГО за причинение вреда – материальные показатели страхового риска, динамика тарифов и ставок страховой премии**

- Руководство требует от андеррайтеров («продавцов») наращивания показателей в условиях минимального естественного прироста клиентской базы, в результате чего усиливается давление на ценообразование.
- Растет число долгосрочных договоров страхования: с одной стороны, страхователь все более отчетливо осознает, что ставки и тарифы находятся на историческом минимуме, с другой стороны, страховщики с охотой связывают себя долгосрочными обязательствами – в целях улучшения отношений со страхователем и расширения рыночной доли.



## Емкость рынка страхования рисков коммерческой ГА – эксплуатанты иные, нежели перевозчики США

При лимите страховой суммы в \$1.5 млрд. наша оценка максимальной типичной емкости рынка участников, обладающих рейтингом «А», для организации страхования рисков «чистого» неамериканского перевозчика составляет около 220%.

Просим учесть, что указанные доли носят абстрактный характер, на практике решение страховщика об участии (отказе от участия) в договоре и задействовании доступной ему емкости определяется на основании индивидуальной оценки риска, исходя из набора критериев, например: цена договора, статистика убыточности, географические ограничения, санкции и т.д.

Наименование страховой (перестраховочной) организации	Типичная доля	Рейтинг S&P
ACE Global Markets	10.00%	AA-
ADNIC	1.00%	A-
Africa Re	1.00%	A-
AIG	12.50%	A+
Allianz	10.00%	AA
Allied World Europe	1.50%	A-
Altitude Risk Partners	5.00%	A (Pool)
Amlin Syndicate	6.00%	A+
Antares	1.50%	A+
Apollo Aviation	2.00%	A+
Argo Syndicate	1.00%	A-
ARK Syndicate	2.00%	A+
Asia Capital Re	5.00%	A-
Aspen	3.33%	A
Atrium	2.00%	A+
Aviabel	1.00%	A-
AXA Corporate Solutions	10.00%	A+
Axis Bermuda	1.00%	A+
Beazley	6.67%	A+
BRIT	5.00%	A+
Cathedral	2.00%	A+
Catlin Syndicate	5.00%	A
Chaucer	3.00%	A+
CV Starr Syndicate	2.50%	A+
Faraday	3.00%	AA+
Generali	0.75%	A (AM Best)
GIC	2.00%	A- (AM Best)

Наименование страховой (перестраховочной) организации	Типичная доля	Рейтинг S&P
Global Aerospace	10.00%	AA- (Pool)
HDI Gerling	1.50%	A+
Hiscox	3.00%	A+
Houston Casualty Co.	3.33%	AA-
Inter Hannover	3.00%	AA-
Kiln	1.00%	A+
KRIC	2.00%	A-
La Reunion Aerieenne	13.00%	AA
Liberty Mutual	4.00%	A+
Mapfre Global Risks	5.00%	A
Mitsui	5.00%	A+
Munich Re	10.00%	AA-
New India	2.00%	A- (AM Best)
Oman Insurance Company	2.00%	A-
Partner Re	5.00%	A+
Pritchard	3.00%	A+
Samsung	2.00%	AA-
SCOR	2.00%	A+
Sirius	2.00%	A-
Swiss Re	10.00%	AA-
Talbot	7.50%	A+
Tokio Marine & Fire	2.00%	AA-
Torus Insurance	4.00%	A- (AM Best)
Travelers Syndicate	2.50%	A+
W.R. Berkley	3.33%	A+
XL Syndicate	5.00%	A
<b>Всего</b>	<b>220%</b>	

С учётом превалирующей конъюнктуры рынка страховщики воздерживаются от задействования всей доступной емкости. Указанные в таблицах доли определены с учетом емкости, обычно (типично) выделяемой страховщиком для участия в безубыточном договоре страхования неамериканского перевозчика, если цена договора, по мнению, страховщика соответствует степени страхового риска. При этом, конечно, существуют и исключения, например: замененные лидеры, которые отказываются участвовать в договоре в роли поддерживающего страховщика; ограничения, возложенные специальными экономическими мерами (санкциями) либо возникающие вследствие занесения страхователя в черные списки; ограничение территории страхования (к примеру, отказ от заключения договоров со страхователем, выполняющим полеты в США или Японию, в связи с повышенной вероятностью более крупных страховых выплат или высоким риском стихийных бедствий); а также отсутствие рейтинга надежности и финансовой устойчивости, приемлемого для страхователя или перестрахователя.



## Емкость международного рынка страхования рисков коммерческой ГА – перевозчики США

При лимите страховой суммы в \$1.5 млрд. наша оценка максимальной типичной емкости рынка участников, обладающих рейтингом А, для организации страхования рисков «чистого» американского перевозчика составляет около 184%.

Просим учесть, что указанные доли носят абстрактный характер, на практике решение страховщика об участии (отказе от участия) в договоре и задействовании доступной ему емкости определяется на основании индивидуальной оценки риска, исходя из набора критериев, например: цена договора, статистика убыточности, географические ограничения, санкции и т.д.

Наименование страховой (перестраховочной) организации	Типичная доля	Рейтинг S&P
ACE Global Markets	7.50%	AA-
AIG	12.50%	A+
Allianz	12.50%	AA
Allied World	3.50%	A
Altitude Risk Partners	2.00%	A (Pool)
Amlin Syndicate	6.00%	A+
Antares	1.50%	A+
Argo Syndicate	1.00%	A-
AXA Corporate Solutions	5.00%	A+
Axis Bermuda	1.00%	A+
Brit	5.00%	A+
Catlin Syndicate	5.00%	A
CV Starr	12.50%	A-
Faraday	3.00%	AA+
Generali	0.75%	A (AM Best)
Global Aerospace	10.00%	AA- (Pool)
Hiscox	3.00%	A+

Наименование страховой (перестраховочной) организации	Типичная доля	Рейтинг S&P
Inter Hannover	3.00%	AA-
La Reunion Aerieenne	13.00%	AA
Liberty Mutual	2.50%	A+
Mapfre Global Risks	5.00%	A-
Mitsui	5.00%	A+
Munich Re	10.00%	AA-
Partner Re	5.00%	A+
Samsung	2.00%	AA-
Sirius	2.00%	A-
Swiss Re	10.00%	AA-
Talbot	5.00%	A+
Tokio Marine & Fire	2.00%	AA-
Torus Insurance	5.00%	A- (AM Best)
Travelers Syndicate	2.50%	A+
USAIG	10.00%	A+
W.R. Berkley	5.00%	A+
XL	5.00%	A
<b>Всего</b>	<b>184%</b>	

С учётом преобладающей конъюнктуры рынка страховщики воздерживаются от задействования всей доступной емкости. Указанные в таблицах доли определены с учетом емкости, обычно (типично) выделяемой страховщиком для участия в безубыточном договоре страхования американского перевозчика, если цена договора, по мнению, страховщика соответствует степени страхового риска. При этом, конечно, существуют и исключения, например: замененные лидеры, которые отказываются участвовать в договоре в роли поддерживающего страховщика; ограничения, возложенные специальными экономическими мерами (санкциями) либо возникающие вследствие занесения страхователя в черные списки; ограничение территории страхования; а также отсутствие рейтинга надежности и финансовой устойчивости, приемлемого для страхователя или перестрахователя.



## **Емкость международного рынка страхования рисков *коммерческой ГА***

- Избыточная емкость рынка обеспечивает непрерывный рост конкуренции и препятствует реализации намерений страховщиков взрастить (или удержать) размер тарифов и ставок.
- В 2015 на рынок страхования авиационных рисков вышло несколько новых страховщиков, в частности Apollo, Mapfre, Fidelis и Endurance.
- Отказ какого бы то ни было крупного страховщика от осуществления данного вида страхования не прогнозируется.
- Вместе с тем, ряд менее крупных страховщиков отказался (либо намерен отказаться в последующем) от осуществления некоторых видов авиационного страхования, в частности, от страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков, считая его нерентабельным.
- Хотя это сравнительно небольшие страховщики, и их влияние на общий размер емкости невелико, ситуация в целом остается нестабильной.
- Страховщики практикуют гораздо более избирательный подход при заключении договоров страхования.
- Ожидается, что на емкость рынка могут оказать ограничительное воздействие недавние слияния (поглощения) страховщиков (сложение долей), однако вероятный эффект от этих слияний пока до конца не ясен.



## **Страхование воздушных судов коммерческой гражданской авиации от военных и сопутствующих рисков – общие сведения**

- Годовой сбор страховой премии в международном масштабе составляет \$90-100 млн.
- Несмотря на ряд отказов от этого вида страхования (например, синдикат Ллойдс Aegis) емкость рынка поддерживается на достаточном уровне. Индивидуальный договор может быть заключен на совокупную сумму страховых выплат свыше \$750 млн.
- При выполнении полетов в «зоны конфликтов» взимается дополнительная премия (Афганистан, Ирак, Украина).
- Большинство коммерческих перевозчиков США в 2014 году прекратило участие в государственной программе страхования авиационных рисков Федерального управления гражданской авиации; сейчас они заключают договоры страхования с коммерческими страховщиками.
- Многие «традиционные» лидеры рынка страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков утрачивают свои ведущие позиции, проигрывая в конкурентной борьбе новым участникам рынка и факультативно-облигаторным программам брокеров.
- Инновационные решения, предложенные страховым брокером JLT, побудили признанных лидирующих страховщиков переосмыслить свои бизнес-планы и методы оценки договоров.
- Договоры ряда перевозчиков были возобновлены на новых условиях, с учетом разработанных и внедренных страховым брокером JLT предложений – новый продукт «без права отказа страховщика от договора».



## Аварии и катастрофы воздушных судов коммерческой ГА вследствие военных и сопутствующих рисков в 2014 (>\$10 млн)

- Рынок страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков демонстрировал долговременную доходность в связи отсутствием страховых случаев после трагических событий 09 сентября 2001.
- Ситуация кардинальным образом изменилась в 2014 в связи с наступлением череды крупных страховых случаев, наиболее значительным из которых явилось вооруженное нападение на аэропорт Триполи в июле месяце.

Дата события	Эксплуатант	Тип воздушного судна	Нетто-резерв
8-март-2014	Malaysia Airlines (MH370)*	Boeing 777-200	\$52'598'685
8-июнь-2014	Нападение на Международный аэропорт «Джинна» (Карачи)	Различные	\$15'000'000
13-июль-14	Нападение на Международный аэропорт Триполи**	Различные	\$450'000'000
17-июль-14	Malaysian Airlines (MH17)	Boeing 777-200	\$97'335'000
		<b>Итого:</b>	<b>\$614'933'685</b>

\*Страховая выплата за воздушное судно была осуществлена в пропорции 50/50 страховщиками военных и сопутствующих рисков каско и авиа-каска (\$52,598,685 по каждому договору) , при этом участниками рынка страхования военных и сопутствующих рисков в любом случае создан резерв выплаты в размере 100% заявленной суммы.

\*\*Первоначальная оценка объема требований базируется на полной выработке совокупного лимита выплат, установленного договором страхования Libyan African Aviation Group (\$400 млн) плюс сумме вреда, причиненного другим воздушным перевозчикам.

Источник: Исследовательская база рыночных данных



## Аварии и катастрофы воздушных судов коммерческой ГА вследствие **военных и сопутствующих рисков в 2015 (>\$10 млн)**

- После исключительных потерь 2014, мы стали свидетелями новых происшествий в 2015.

Дата события	Эксплуатант	Тип воздушного судна	Нетто-резерв
24-март-15	Germanwings	Airbus 320-200	\$11,750,000
10-апр-2015	Yemania Airlines	Boeing 747-SP	\$40,000,000
		<b>Итого:</b>	<b>\$51,750,000</b>

- Приведённые выше примеры включают в себя только наиболее крупные из известных и подтверждённых страховых случаев.
- Поскольку в некоторых регионах продолжаются боевые действия, наступление новых страховых случаев представляется неизбежным.
- В таблицу не включены суммы страхового возмещения, подлежащие выплате в связи с потерями авиации общего назначения в течение 2015.
- Несмотря на то, что финансовый результат на текущую дату 2015 (с учетом наступивших страховых случаев), существенно менее катастрофичен по сравнению с 2014, страховщиков не может не беспокоить тенденция роста убыточности в данном виде страхования.





## **Страхование воздушных судов коммерческой гражданской авиации от военных и сопутствующих рисков – обзор рыночной конъюнктуры**

- По нашим оценкам, размер подлежащего выплате страхового возмещения по страховому случаю, наступившему в 2014, составляет \$600-700 млн. против сбора премии в размере \$90-100 млн.
- После значительного увеличения тарифов во второй половине 2014 рынок стабилизировался, более того, мы наблюдаем тенденцию к уменьшению ставок (либо их отката до прежних уровней).
- Тем не менее, возобновления договоров рассматриваются страховщиками дифференцированно, что затрудняет выявление общего тренда.
- Страховщики стали более избирательны при заключении договоров; процесс организации страховой защиты тех клиентов, деятельность которых, по мнению страховщиков, носит повышенный рискованный характер, стал более трудоемким.
- Возрос размер дополнительной премии, взимаемой за полёты в зоны военных конфликтов и «горячие точки».
- Несмотря на выход с рынка ряда менее крупных страховщиков, которые сочли дальнейшее страхование воздушных судов от военных и сопутствующих рисков нерентабельным, общая емкость рынка представляется достаточной.
- Дальнейшее нарастание числа страховых случаев со всей вероятностью повлечет за собой изменение условий договоров.



## **Рынок эксцедентного (добавочного) страхования риска ГО за причинение вреда в соответствии с правилами типового Дополнения AVN52E**

- По сравнению с другими этот сектор рынка не претерпел существенных изменений. Недавние возобновления показали незначительное увеличение ставок либо были осуществлены без изменения условий.
- Ёмкость рынка существенных изменений также не претерпела. Страховых случаев не наступало с момента разработки этого вида защиты в 2001.
- Сбор страховой премии в 2013 составил \$81 млн. (против \$1.5 млрд. в 2002), с дальнейшим падением сборов до \$72 млн. в 2014 (несмотря на то, что существенная убыточность страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков повлекла за собой временное повышение тарифов по этому виду).
- Страхователи – воздушные перевозчики переходят с договорного правила «выплатить разницу» на принцип «выплатить свыше».
- Установилась тенденция заключения основных договоров комбинированного страхования авиационных рисков (авиа-каска и риска ГО за причинение вреда) с более высоким «приоритетным» лимитом страховой суммы, ведущая к уменьшению объёма обязательств по договорам эксцедентного страхования.



## ***Рынок эксцедентного (добавочного) страхования риска ГО за причинение вреда в соответствии с правилами типового Дополнения AVN52E***

- Ряд перестраховщиков увязывают заключение договора эксцедентного страхования с долей по основному договору комбинированного страхования авиационных рисков (авиа-каска и риска ГО за причинение вреда).
- Страховщики по основному договору могут увеличивать размер премии, взимаемой за приоритетное страхование в соответствии с правилами Дополнения AVN52; в настоящее время страховщиками дискутируется необходимость взимания дополнительной премии по основным договорам с перевозчиками США (за «вложенный приоритет» по основному договору).



## **Рынок эксцедентного (добавочного) страхования интересов, связанных со снижением франшизы**

- Ограниченное количество страховщиков, которые могут предложить ёмкость.
- Предложение комплексного участия – в «пакете» с основным договором страхования авиа-каско и риска ГО за причинение вреда – привело к тому, что ряд крупных воздушных перевозчиков заменил своего страховщика по договору эксцедентного (добавочного) страхования интересов, связанных со снижением франшизы.
- Стороной договора всегда выступает один страховщик (100% обязательств), без сострахования.
- Установление цены страхования в большей, нежели в других видах, степени зависит от индивидуальной убыточности страхователя – в расчёт обычно принимается средняя величина вреда, причинённого в течение последних пяти лет.
- Помимо цены, страховщики нащупывают другие подходы в привлечении новых страхователей, например:
  - Долгосрочные договоры страхования (3 года).
  - Увеличение совокупной суммы выплат (агрегата) до \$10 млн.
  - Возврат части страховой премии за безубыточность осуществляется в момент вступления договора в силу.
- Страховая защита может быть предоставлена на условиях исключения какого бы то ни было вреда, возмещаемого в соответствии с программами комплексного обслуживания изготовителя (поставщика).
- Несмотря на потенциально высокую убыточность страхования, страховщики с готовностью конкурируют друг с другом за прибыльные договоры.



## ***Сводный анализ рыночной ситуации (обобщения и выводы)***

- 2015 обещает быть еще одним интересным годом.
- Кажется, что рынок, по крайней мере на данный момент, вошёл в пассивную фазу.
- Возродилась практика уменьшения тарифов и ставок премии, измеряемого двузначными цифрами, по крайней мере, для страхователей, демонтирующих заметный рост показателей и здоровый профиль риска.
- Текущая (избыточная) емкость рынка обеспечивает достаточное перекрытие спроса, поддержание здоровой конкуренции и препятствует реализации намерений страховщиков взрастить (или удержать) размер тарифов и ставок.
- Усилия страховщиков сфокусированы на выполнении планов по сбору премии.
- В обозримом будущем каждое возобновление договора страхования будет осуществляться селективно, на основании скрупулезной индивидуальной оценки риска.
- В целом текущие рыночные условия остаются благоприятными для большинства страхователей.
- Заметное число договоров заключается (возобновляется) на долгосрочной основе, поскольку страхователи-воздушные перевозчики стремятся зафиксировать цену страхования на исторически низком уровне.